

mare del nord, ma ora la Prussia prese il di sopra, e l'immenso sviluppo della sua marina militare può essere capito, quando diremo che in luglio fu varata la corvetta corazzata *Bismarck*, in settembre la corvetta *Blücher*, ed in questo mese le due corvette *Stosch* e *Moltke*, le quali cogli altri tre bastimenti da guerra varati prima formano un aggiunto in questo solo anno di altri sette navigli da guerra alla flotta tedesca. Non è per conseguenza da meravigliarsi se il governo danese fa l'estremo di sua possa per ottenere fondi onde rinforzare la flotta e rendere agguerrite le fortificazioni di Copenaghen, fondi che colà i radicali non vogliono concedere.

SCIENZE, LETTERE ED ARTI

STUDI ECONOMICO-STATISTICI sull'agricoltura, sull'industria e sul commercio dell'Ungheria

Continuazione — Vedi i numeri 248, 249, 251, 252, 253, 255, 261 e 262

La importazione dei maiali dalla Servia è assai rilevante, attesochè in Ungheria si esercita l'industria dell'ingrassamento di questi animali tanto pel consumo interno quanto per l'esportazione.

Le esportazioni sono specialmente formate dai cereali e dalle materie prime che sono prodotte dall'agricoltura ungherese, non che da pochi articoli dell'industria locale.

Ma qui è pur d'uopo avvertire che, a confessione stessa della autorità ungherese che ha presieduto all' compilazione delle statistiche che ci servono di guida, diversi fra gli articoli industriali che figurano nel suesposto elenco delle esportazioni non erano prodotti dell'industria nazionale, ma sibbene prodotti dell'industria estera, i quali, essendo rimasti invenduti, furono riesportati.

I paesi coi quali l'Ungheria esercita i suoi scambi sono, oltre l'Austria, la cui industria trova, come abbiamo già notato di sopra, appunto in Ungheria il suo principale mercato, la Germania, ed in specie quelle parti di essa che sono più direttamente collegate colla rete ferroviaria ungherese, i Principati Danubiani, la Turchia e la Russia. La linea ferroviaria Budapest-Trieste (Sudbahn) serve pure quale intermediario ad un importante commercio tra l'Ungheria e l'Europa occidentale e l'Italia.

Il commercio coi vicini Principati Danubiani consiste principalmente d'importazioni in Ungheria di cereali, prodotti agricoli e di bestiame porcino, e di esportazione dall'Ungheria di alcuni articoli d'industria agricola, vino, zucchero ecc.; lo stesso può dirsi del commercio dell'Ungheria colla Bosnia.

Per ciò che concerne il commercio dell'Ungheria coll'Italia, la sola esperienza personale ci assiste nell'affermare, senza che ci sia possibile d'indicare in cifre nè le quantità nè il valore, che i generi che dall'Italia s'importano in Ungheria consistono in frutta fresche e secche, olio d'oliva, carni salate, paglia da cappelli, pietre lavorate, oggetti d'arte, vini scelti, liquori fini, medicinali, prodotti chimici e qualche scarso articolo dell'industria manifatturiera.

L'esportazione per l'Italia consiste in grani, farine, bestiame e suoi prodotti, pelli lavorate e cuoia conciate, lane, cavalli, tabacco, spirito, zucchero, vino, ecc.

A questo proposito crediamo dover notare che le relazioni

di commercio tra l'Italia e l'Ungheria potrebbero essere assai più animate con vicendevole profitto, se a ciò non fossero di grave ostacolo le tariffe troppo alte delle ferrovie dell'Alta Italia, e se fra i porti italiani dell'Adriatico e quelli del litorale ungaro-croato esistesse un regolare servizio di battelli a vapore (*).

Se le tariffe delle ferrovie dell'Alta Italia, che hanno già formato subietto di lagnanze per parte delle Camere di commercio ungheresi, fossero più miti e più favorevoli, l'Italia potrebbe servire al transito delle merci che dall'Europa occidentale e dai paesi transatlantici sono importate in Ungheria e viceversa.

Infatti, che i coloniali delle Indie orientali e dell'estremo Oriente provengano in Ungheria per la via di Trieste, ciò è naturale, ma ci sembra evidente che quelli invece delle Indie occidentali, senza gli ostacoli preindicati, potrebbero arrivare in Ungheria per la via di Genova a traverso l'Alta Italia, piuttosto che, come di fatto oggi si verifica, per la via di Amburgo a traverso la Germania.

Il territorio del regno d'Ungheria serve poi pel transito al commercio, che non è senza importanza, tra i suoi vicini da occidente ad oriente, e viceversa, cioè da Trieste, dall'Austria, dalla Germania da una parte, e dai Principati Danubiani e la Bosnia dall'altra.

L'esiguità del litorale ungaro-croato e la mancanza di importanti scali ed emporii marittimi, essendone il principale il porto di Fiume, città di 17 a 18 mila abitanti, fanno sì che il commercio marittimo dell'Ungheria è ristretto in proporzioni modeste. Lo Stato fa grandi sacrifici per dare a Fiume le qualità di una considerevole città marittima. Si lavora infatti all'ingrandimento del suo porto, al quale oggetto furono votati qualche anno fa dalla Dieta quattordici milioni di fiorini. Grandi sacrifici si sono pur fatti dal governo per costruire la linea ferroviaria che direttamente da Budapest conduce per Carlstadt a Fiume, ma finora il porto di Fiume non serve, salvo qualche rara eccezione, che al commercio di cabotaggio coi porti dell'Istria, della Dalmazia, dell'Albania, e dei porti adriatici dell'Italia.

Vie di comunicazione — Comunicazioni terrestri.

Abbiamo già avuto occasione di notare ripetutamente come uno dei grandi mali dell'Ungheria sia la mancanza di strade ruotabili. Appena qualche strada provinciale esiste da qualche tempo in prossimità e per le comunicazioni fra loro delle città più grandi. Di strade comunali havvi poi affatto penuria. Si va da un comune all'altro seguendo le tracce del primo carro che ne percorse l'intervallo, e queste vie, non essendo per conseguenza per niente tracciate nè costrutte a regola d'arte nè mantenute, riescono durante l'inverno quasi sempre impraticabili. Tale difetto di comunicazioni rende anche meno profittevoli le molte ferrovie che oramai sono in esercizio, e che non potrebbero però sussistere se non fossero sovvenute e garantite dallo Stato, tanto più che queste ferrovie non furono tutte bene studiate per appropriarle ai veri bisogni del paese, senza parlare poi di quelle che furono costrutte, piuttosto in vista di speculazione e d'interessi privati, che in seguito di un ben ponderato concetto di utilità pubblica.

(*) Mentre scriviamo ci giunge la notizia che un servizio di navigazione a vapore tra Liverpool e Fiume è stato istituito ed ha già incominciato le sue corse regolari.

